LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS..... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER — **20** fr. — **10** fr. »

18 Mars 1900 — N° 79
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

ABONNEMENTS
PARIS,.... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER — **20** fr. — **10** fr.

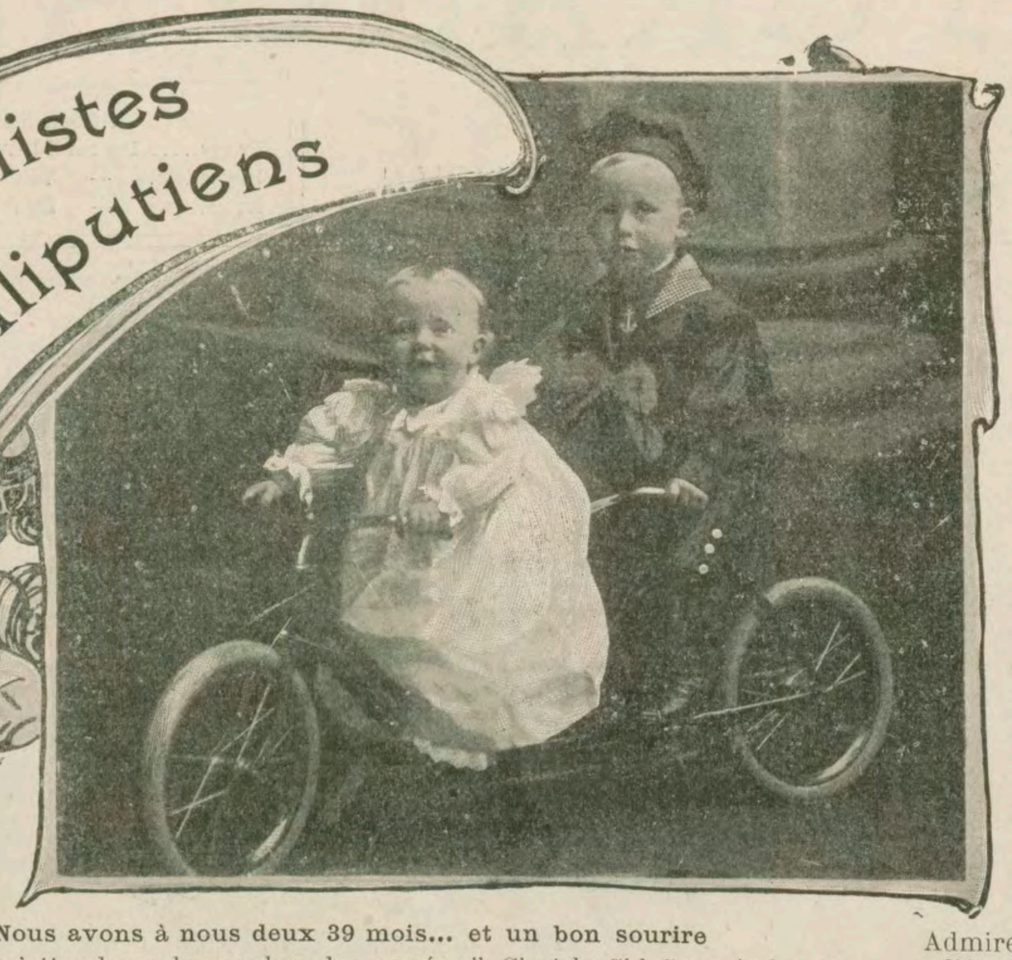
(Clichés V. G. A.)

LA JOURNÉE DU DIMANCHE 11 MARS A AUTEUIL

1. LE PRIX NUAGE. — Steeple-chase. 3.000 francs, 3,600 mètres, gagné par *Commandant*. De gauche à droite : *Damoiseau*, *Moustiers*, *Controller*, *Cinname*. — 2. LE STEEPLE-CHASE NATIONAL à Auteuil, 30.000 francs, 4.500 mètres pour chevaux de 4 ans nés en France, gagné par *Mélibée*, cheval alezan, 67 kilos, par *Manoël* et *Mante*, à M. R. Maurin, monté par Campbell. Les chevaux sautent le brook dans l'ordre suivant : *Baskir*, *Genlis*, *Mulled-Ale*, *Mélibée* et *Ambulant*.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Cyclistes Lilliputiens



Nous avons à nous deux 39 mois... et un bon sourire

La valeur n'attend pas le nombre des années ". C'est le Cid Campéador, un sportman espagnol qui a eu jadis sa petite célébrité, qui l'affirme.

Et, avec une légère entorse aux vers de Corneille, je m'écrie :

« En huit dessins, ici, je vous le fais savoir. »

Il y a quelques années à peine, on regardait avec une muette admiration l'équilibriste osé qui risquait la « pelle », juché sur un vélocipède (comme c'est loin !). Quand vint le règne de la bicyclette M. Tout-le-Monde grimpa en selle ; aujourd'hui avouer qu'on ne sait pas « monter à bicyclette » c'est presque faire croire qu'on est cul-de-jatte !

Le jeune recordman américain M. Trasil, âgé de 2 ans, « pincé » par la police de New-York pour n'avoir pas de grelot.

Or, les *tout-petits* ont suivi le mouvement, et l'enfance, de nos jours, s'écrie : lolo, papa, maman (1) presque en voyant le jour... et se précipite en selle.

Je n'exagère pas ! regardez plutôt le jeune Clarence House sur une bicyclette dont les roues semblent des soucoupes ! il est âgé de 17 mois, la bécane de son papa, placée près de lui, donne une impression exacte de la taille du minuscule cycliste pédalant sur sa bonne machine de Lilliput.

Son garage favori est, paraît-il, le fauteuil de son grand-père : quand on le voit à quatre pattes, explorant le dessous des meubles, sa famille attendrie s'écrie : « Clarence cherche sa bicyclette ! »

Les honneurs pleuvent — sans augmenter d'ailleurs sa morgue en aucune façon — sur *le plus jeune cycliste du monde*. Au mois d'avril dernier, M. E. Flower, membre du parlement, est venu offrir au bébé recordman une médaille d'or et un parchemin émanant des citoyens de Bradford, ville natale du jeune phénomène, lequel affirma qu'un bâton de sucre d'orge valait mieux que tous les diplômes du monde ! Je constate sans apprécier.

Notre photogravure montre M. le Diplômé avec sa médaille sur sa mâle petite poitrine.

On est très sportif dans la famille de Clarence. (Pardon, cher maître, de vous traiter avec telle familiarité !) Son jeune frère Albert, lorsqu'il n'avait que 4 ans, fit la route de Bradford à Isbley, ci : 42 kilomètres en 8 heures, le développement de sa machine étant de 90 centimètres. Un an plus tard, il fit un match avec un homme montant une bicyclette fameuse sous le nom de Eiffel cycle et qui mesurait 4 mètres de haut !

Ce fut le bébé qui gagna le prix, une montre en or.

(1) Je crois devoir passer sous silence d'autres cris plus intimes.

Le Pays des Dollars possède — en pourriez-vous douter ? son champion de jeunesse ; c'est M. Trask (du Michigan) qui n'a encore vu que deux printemps et qui de plus est un acrobate en herbe. Il monte déjà debout sur la selle, pédale d'une seule jambe, saute en selle à toute allure, pose négligemment ses petits pieds sur son guidon, en un mot exécute une foule de prouesses que des grands garçons n'oseraient tenter.

Une de nos photogravures vous le montre entre les mains de la police de New-York qui vient de l'arrêter parce qu'il n'avait pas de grelot.

Tranquillisez-vous, Mesdames, il ne sera pas passé à tabac : le bon sourire du constable et l'air parfaitement détaché de Messire Verne Trask vous doivent retirer toute appréhension !

Voici encore M. Nathaniel Wilson que je vous présente, celui-là peut vous regarder avec pitié, vous qui craignez de faire 20 kilomètres dans votre après-midi !

Admirez son petit air « callé » sous le casque colonial ! Il n'a que 7 ans et vient de couvrir, d'une traite, 843 kilomètres en 10 jours, ce qui n'est vraiment pas trop mal !

Clarence House et sa bécane : « Nous pesons au total 9 kilos ! »

Ce n'est rien encore et l'Amérique nous réserve une nouvelle merveille ; je veux parler de la plus jeune équipe de tandémistes qui soit : le jeune Trask (déjà nommé) et sa sœurette la gente Marjorie, que vous voyez de blanc vêtue et le bon sourire aux lèvres occupant le siège de devant ; lorsque fut prise cette photographie, miss Trask venait de terminer à peine son quinzième mois de présence dans ce monde sportif : l'équipe comptait 39 mois... au total !

Nous vous présentons, ensuite, l'équipe junior de Vienne : MM. Charles et John Wilfarth-Burkl, trois ans et cinq ans.

Voici encore M. Doris et Mlle Bertil Cook (4 et 5 ans) dont le tandem sillonne la route de Portsmouth, à Southsea.

Ne croyez pas, je vous prie, que M. Cook fasse la grimace de se trouver sur le siège arrière : c'est le soleil qui, curieusement se faisant voir au moment où fut prise cette photographie, fait froncer le sourcil du minuscule tandémiste.

M. et Mlle Cook figurent en outre dans une autre photographie : avec une autre jeune personne qui nous prie de ne pas la nommer, ils font leur petite ballade en triplette. La machine mesure 1m50 de long, les roues 47 centimètres de diamètre.

Nathaniel Wilson, dont nous vous avons montré la silhouette en stayer, est, de plus, un frère plein de cœur, il a l'habitude de promener sa petite sœur, confortablement assise sur son guidon et convenez que la frimousse de Miss Wilson semble respirer la quiétude : elle a toute confiance en son petit phénomène de frère.

Combien d'entre vous, mesdemoiselles, hésiteraient à faire une promenade, dans ces conditions même avec un cycliste éprouvé.

Les frères Wilfarth-Burkl, 3 et 5 ans !

Savez-vous pourquoi j'ai ce petit air satisfait ? C'est que j'ai couvert 843 kilomètres en 10 jours... En avez-vous fait autant à 7 ans ?

Ce qu'il y a de certain — et qui ne rajeunira pas tous ceux qui comptent le même nombre d'années que moi — c'est qu'en additionnant l'âge des bébés cyclistes que nous vous présentons, je suis encore en avance de 13 mois!... Triste, triste !

Nous comptons à Paris, je m'empresse de dire, de jeunes et vaillants cyclistes dont la précocité sportive est l'orgueil de nos concitoyens !... C'est tout d'abord le jeune Trousselier qui fut longtemps le champion de France... pour la jeunesse tout au moins: à deux ans il se tenait déjà en selle comme un professionnel et fils d'un directeur de manège où s'excitaient les adultes novices dans l'art de la pédale, il regardait avec un souverain dédain, les zig-zags des débutants alors que lui dégringolait, sur sa machine, les pentes successives et sinueuses des montagnes russes, une main au guidon et l'autre... dans sa bouche ! J'étais parmi les débutants sus-nommés et je dois reconnaître que j'éprouvais un sentiment d'envieuse admiration pour le jeune phénomène !...

On peut voir, pendant la belle saison, au Bois, un jeune recordman qui mesure à l'œil nu de 90 centimètres à un mètre, dont les prouesses cyclistes charment les habitués de l'allée de la Reine Marguerite ; tout rose et blond, les boucles de cheveux au vent, il décrit, sur sa machine, des 8 et des S savantes; il est âgé de 6 ans !

Un événement sensationnel qui se prépare et dont deux lilliputiens — ou presque lilliputiens — vont être les héros.

Il y a un mois, un jeune coureur en herbe jetait avec désinvolture, dans les colonnes d'un journal sportif un défi à tout champion de son âge soit: 13 ans. Le nom de ce coureur de l'avenir est Jean Larchey; ce qui ne manque pas d'originalité, c'est le libellé du défi : Je me tiens à la disposition de tout *homme* (*sic*) de mon âge pour les matches suivants : 1re manche, lutte; 2e manche, saut en hauteur et au tremplin ; 3e manche, course à pied, sur 100 mètres ; 4e manche, à bicyclette, sur 100 mètres; 5e manche, course à bicyclette, sur 333 mètres départ arrêté.

Et le défi vient d'être relevé.

Homère l'a dit : Il n'y a plus d'enfants !

Est-ce bien Homère ?....

Géo Lange.

M. Wilson promène sa petite sœur sur le guidon de sa bécane... et elle n'a que 13 mois... (la petite sœur).

Une triplette de 1 m. 50 de long !

Je n'ai pas peur..., mais j'ai le soleil dans l'œil, dit M. Dories Cook à sa sœur Batie (4 et 5 ans)

La Course du " Premier Pas "

La *Vie au Grand Air* organise pour le Dimanche 29 avril, sur un parcours d'environ 200 kilomètres, une course qui, par son originalité, ne peut manquer de remporter le même succès que les précédentes.

Il s'agit d'une épreuve ouverte exclusivement aux chauffeurs n'ayant pas pris part, jusqu'à cette date, à une course d'automobiles.

Les engagements peuvent nous être adressés dès aujourd'hui, accompagnés d'un droit d'entrée de 10 francs.

Il y aura trois catégories : *A*, voitures; *B*, Voiturettes; *C*, Motocycles.

Mille francs de prix, en objets d'art, seront distribués.

Chaque engagement donnera droit au service de la *Vie au Grand Air*, pendant trois mois.

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser à notre collaborateur, C. Tampier, qui s'occupera plus spécialement de l'organisation de cette épreuve.

La Direction.

M. DAIMLER

Daimler qui vient de mourir à Cannstatt (Wurtemberg) laisse dans l'automobile plus qu'un nom, le nom du *daimler* qui est universellement connu comme celui du moteur à pétrole. Il laisse une œuvre, et cette œuvre, cette fille si vous aimez mieux la métaphore, ce n'est ni plus ni moins que l'automobile, une fille qui a grandi quelque peu, et quelque peu fait son chemin par le monde, et quelque peu fait honneur à celui qui l'avait créée.

L'automobile, cette parvenue de quelques années, qui a passé d'un bond du monde des mécaniciens à celui des gens chics, et de la cotte bleue, bleue sale, à la peau de bique ultra-select, ne pouvait d'ailleurs rêver plus aimable et plus vénérable papa que le bon papa Daimler dont la mort vient découronner brutalement notre petit monde.

L'histoire de la création de l'automobile, et c'est l'histoire de la vie même de Daimler, est un exemple de plus que rien ne se crée par la voie du hasard, que tout arrive à son heure, dans une évolution logique et fatale des idées courantes. L'homme de génie, l'inventeur est celui qui donne la dernière secousse pour dégager de l'infinie diversité des forces obscures du réel, la force précise et orientée vers un seul but qu'on nomme une découverte.

Tel fut le rôle de Daimler dans l'automobile, analogue à celui d'un Stephenson dans l'histoire de la locomotive, d'un James Watt dans celui de la machine à vapeur.

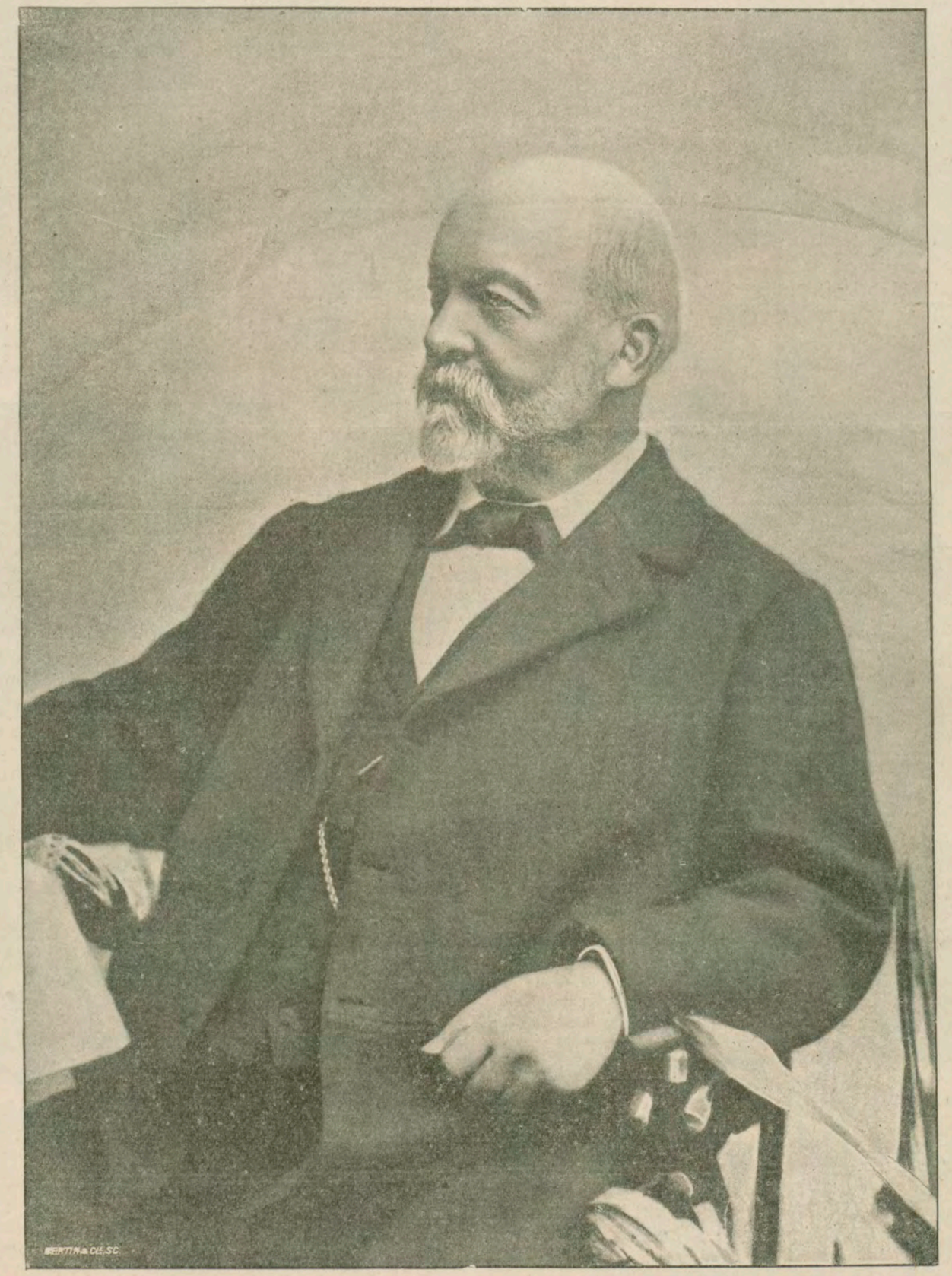
Il est absurde en effet de songer qu'on puisse inventer de toute pièce quelque chose. La nature a toujours procédé par évolutions et non par révolutions.

Examinons donc, en quelques lignes trop brèves hélas ! comment l'automobile vint éclore dans le cerveau de Daimler, et avec quelle originale fécondité, le grand inventeur allemand jeta de par le monde sa découverte, source prodigieuse d'activité et de richesse future, dont la France fut la première et la principale à profiter.

Le moteur à explosion était dans l'air. On en parlait. D'aucuns mêmes, Lenoir à Paris, dès 1860, Siegfried Marcus à Vienne, l'avaient créé de toutes pièces. Tentatives isolées, merveilleuses d'ingéniosité, sans plus de résultat sur la marche générale de l'humauité que ne le furent les découvertes des Normands qui bien avant 1492 touchèrent bord en Amérique.

A Daimler revenait le rôle de Christophe Colomb.

Daimler était d'ailleurs merveilleusement prédisposé par son éducation comme par sa nature à tirer parti de tous ces avant-découvertes.



M. Gottlieb DAIMLER, qui vient de mourir. Il inventa en 1882 le moteur à pétrole actuel, et en 1885 le premier motocycle et la première voiture automobile.

Il avait, avec l'intelligence tournée vers le nouveau, don de l'inventeur, que le déjà vu, le déjà fait, ne satisfait jamais, la volonté de l'homme pratique et l'art du mécanicien. Il avait été à l'atelier, avait travaillé dans des fabriques d'armes comme ouvrier, puis en Alsace, puis dans des fabriques de locomotives à Manchester, puis il avait été dix ans, de 1872 à 1882, directeur-ingénieur de la grande usine des moteurs à gaz Langen et Otto.

Tout jeune, la science des explosifs, la recherche de la nouveauté l'avait séduit. Joignez à cela la patience lente, mais infatigable et tenace du génie allemand, cette espèce de développement logique et inlassable des facultés créatrices qui caractérise la race, et vous cesserez de vous étonner en considérant la place que sût conquérir Daimler, et qu'il gardera sans conteste dans le monde automobile.

Il eut, en effet, le sort peu commun d'être le créateur, le constructeur, l'ingénieur et le lanceur de la plus prodigieuse affaire qui ait encore remué le monde et l'ait étonné par des résultats immédiats.

C'est en 1882 qu'il crée le premier moteur à pétrole et qu'il le construit lui-même dans son atelier, au milieu de la stupéfaction de ses voisins qui le soupçonnent d'abord de faire de la fausse monnaie, et ne l'estiment sans doute guère davantage, lorsqu'ils savent ce qu'il fait. Toujours les grandes inventions se sont dévoilées au milieu de l'indifférence et de l'hostilité générales.

L'automobile ne devait pas échapper à la règle générale. Trois siècles plus tôt Daimler aurait été pendu, brûlé ou emprisonné. Dans notre siècle on se contenta de l'ignorer. Et sa mort vient de passer inaperçue dans les colonnes des grands journaux parisiens qui détaillent soigneusement la toilette que Mme X. portait au dernier five-o'clock de la princesse Z.

Le premier moteur de Daimler a d'ailleurs été exposé en France au dernier salon des Tuileries, et nous en avons ici même publié la vue et la description. Devant l'énormité du résultat actuel, on s'avisa de l'intérêt de l'ancêtre. C'est toujours d'ailleurs un peu ainsi qu'on procède.

Les premiers rois de France furent de vagues sauvages, ignorés, et c'est des siècles après qu'on songea à les rendre célèbres, voire à les canoniser.

Donnons brièvement les dates de ces grands événements que l'histoire politique oublie, que l'histoire économique transformera plus tard en grandes journées.

En 1885, ce sont les premiers véhicules automobiles, la bicyclette, puis la voiture, puis la transformation du moteur, le carburateur, le moteur vertical à eau. Toute l'automobile est déjà là en puissance. Avec une inlassable vigueur d'esprit, Daimler continue à créer.

Le 10 novembre 1886, date mémorable, tous les véhicules exécutent une marche triomphale dans le parc de l'inventeur à Cannstatt. Ah ! ce fut ce jour là un grand jour, illustre autant qu'ignoré. Une des plus grandes batailles était gagnée par l'humanité sur les forces de la matière.

Il ne restait plus à Daimler qu'à jeter l'industrie automobile dans le pays où elle pouvait prendre la plus grande extension, la France.

C'est ce qu'il fit en 1889. Son représentant, M. Sarazin prit ses brevets que sa veuve, depuis Mme Levassor, vendit à la grande maison française Panhard et Levassor.

L'automobile était créée...

C'est pourquoi nos regrets à tous vont par-dessus la frontière à l'homme intelligent autant que modeste, qui prouva plus que tout autre, que comme l'art, la science n'a pas de patrie, et dota, lui allemand, l'humanité d'une force nouvelle, au profit d'un autre pays, le nôtre.

GEORGES PRADE.

Le Cheval le plus cher du Monde

(984.375 FRANCS)

(Cliché du *Sport*.)

FLYING FOX, PAR ORME ET VAMPIRE, NÉ A KINGSCLERE, ENTRAINÉ PAR PORTER, MONTÉ PAR M. CANNON
VAINQUEUR DU DERBY D'EPSOM EN 1899
ACHETÉ A LA VENTE DU FEU DUC DE WESTMINSTER PAR M. EDMOND BLANC.
(Reproduction du tableau de Harington Ber, offert par la duchesse de Westminster, à M. J. de Brémond.)

Jeudi soir, quand nous avons appris le prix d'achat du célèbre *Flying Fox*, il s'est produit une certaine surprise, même parmi les grands sportsmen qui sont cependant habitués aux grosses enchères. Le prix de 984,375 francs payé par M. Edmond Blanc, constitue le record du monde. Près d'un million, un cheval! c'est de la folie, s'écrient les profanes. C'est trop cher, fantaisie de millionnaire, un animal qui peut claquer d'un instant à l'autre, disent les habitués du turf. Il n'y a que les vrais sportsmen qui félicitent le grand propriétaire de Jardy de ce sacrifice au profit de l'élevage national.

Nul plus que *Flying Fox* ne méritait cet insigne honneur. Il réunit tout ce que l'on peut désirer chez un pur sang : performances, qualité, origine et silhouette.

Son année de trois ans n'a été qu'une longue série de victoires toutes éclatantes. Il a remporté toutes les épreuves classiques. Deux mille guinées, Prince of Wales Stukes, Eclipse Stukes, Derby d'Epsom, Jockey Club Strakes et Saint-Léger.

Sa qualité est donc indéniable, ses détracteurs pourront objecter qu'il a eu de la chance de venir dans une année médiocre. On n'aura pour les confondre qu'à citer l'avis de Porter, l'habile entraîneur de Kingsclere : « Jamais je n'ai eu de meilleur cheval depuis *Ormonde*, il doit être " next Ormonde " (près d'*Ormonde*); il a fait tout ce que j'ai voulu, et cela si facilement que je ne connais pas encore la mesure de ses moyens. Jusqu'au Saint-Léger, je dirais même que je ne savais pas absolument ce que j'avais entre les mains. Ce n'est qu'après l'avoir galopé avec *Calveley*, qui recevant une année et 12 livres de *Flying Fox*, a été battu au petit galop. Quelques jours plus tard, le vieux cheval gagnait le Cesarewitch, j'ai estimé alors le crack à sa juste valeur. » On avait craint cet hiver que son caractère ne devienne difficile, mais vite on est revenu sur cette opinion, et autour d lui on ne l'appelait que la *Locomotive*.

Comme origine, je crois qu'on ne peut pas rêver rien de plus fashionable. Il réunit les courants du sang les plus estimés en Angleterre ; *Galopin*, *Vedette* et *Doncaster*.

Comme silhouette, on ne peut pas dire qu'il soit très plaisant, il est même un peu heurté. Mais il présente des points de force réellement remarquables. Les muscles sont tellement forts à certains endroits, comme dans l'encolure et l'arrière-train, qu'il en paraît difforme. C'est un véritable athlète, bâti en force.

D'après les lignes qui précèdent, on voit donc qu'il a tout ce qu'il faut pour devenir un grand étalon.

Mais on ne peut pas dire qu'il soit bon marché. J'ai dit plus haut qu'il était record. Aucun cheval, en effet, n'a atteint ce prix d'achat. Son grand-père *Ormonde*, n'a été payé que 750,000 francs; *Galtee-More*, un autre vainqueur de Derby, n'a atteint que 500.000 fr. par le Gouvernement russe; *Match-box*, un concurrent malheureux du Grand Prix de Paris, n'a été acheté que 375.000 francs par le baron Hirsch.

Flying Fox les dépasse de beaucoup: je sais bien que ses faveurs ne seront pas à vil prix: 10,000 francs pour une saillie!

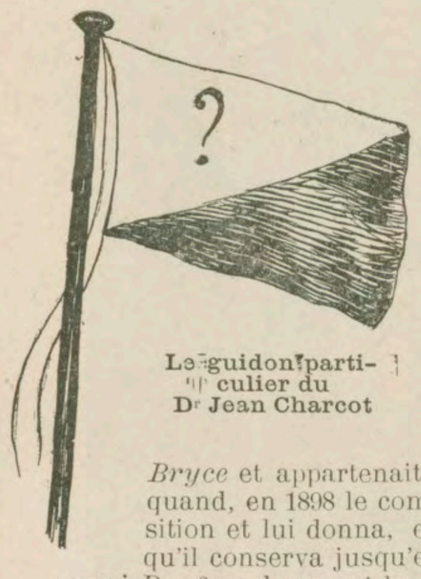
Et au haras de Jardy, le sultan ne manquera pas de poulinières illustres.

RAYMOND ISABEL.

Les Grands Yachts Français (1)

III

LE " POURQUOI-PAS "



Le guidon particulier du Dr Jean Charcot

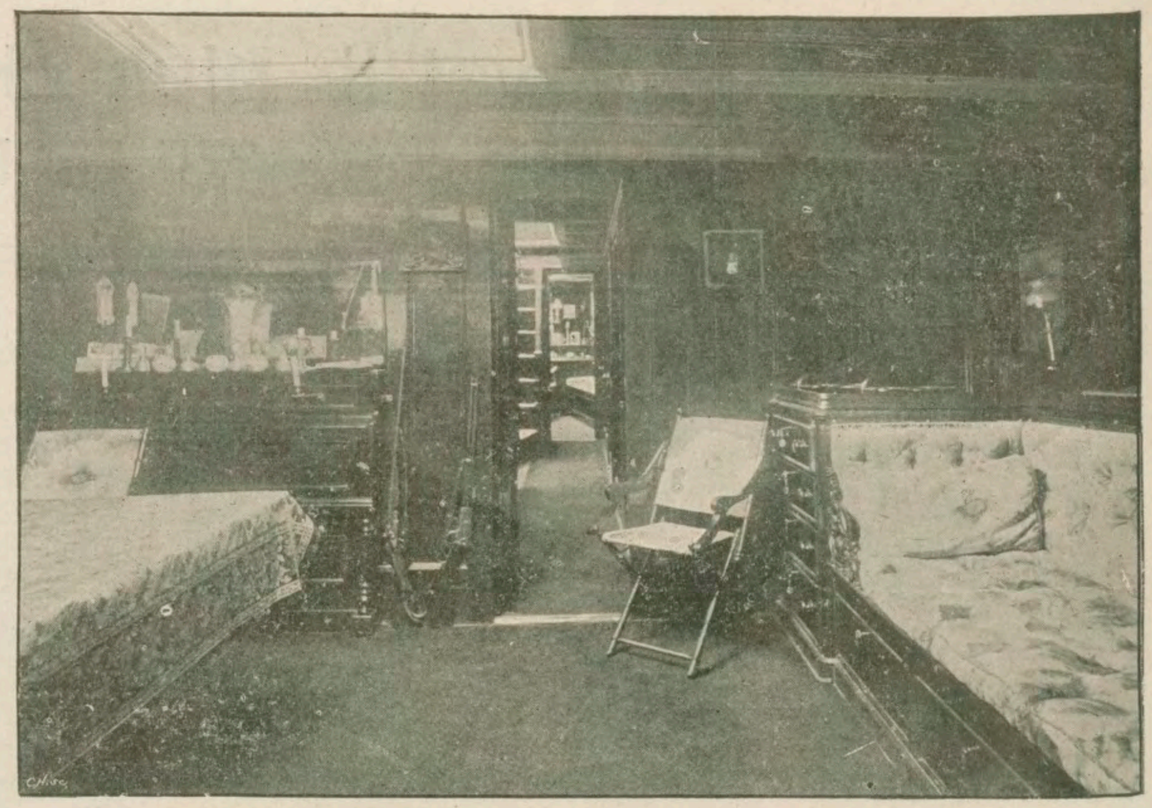
Ainsi qu'on peut s'en rendre compte par notre dessin, le *Pourquoi-Pas ?* est un joli cruiser d'aspect très marin qui rappelle le souvenir des belles constructions d'autrefois — un autrefois bien près de nous encore, mais bien lointain aussi quand on voit les constructions nouvelles. C'est la dernière goëlette d'un certain tonnage sortie des célèbres chantiers de MM. Fife et fils, à Fairlie (Ecosse), où elle fut construite en 1879 sur les plans de M. W. Fife Junior dont on reconnaît la main dans le tracé des lignes, d'une pureté remarquable.

Ce yacht portait le nom de *Saint-Bryce* et appartenait à M. R. K. HolmsKerr, de Greenock, quand, en 1898 le comte de Chabannes la Palice en fit l'acquisition et lui donna, en le faisant franciser, le nom d'*Aline*, qu'il conserva jusqu'en 1896, époque où il reçut celui de *Pourquoi-Pas ?* en devenant la propriété de M. le Dr J. B. Charcot. Mais il devait encore changer de nom ; en effet, voulant essayer de la navigation à vapeur, le Dr Charcot céda, l'année suivante, la goëlette à M. Calvet (qui là baptisa *Linette)* et la remplaça par un steam-yacht de 90 tonneaux, la *Grèta*, appartenant alors au baron Oppenheim et qui prit aussi le nom de *Pourquoi-Pas ?*

Oui, mais voilà... le Dr Charcot est un « friand de la toile » et la vie du bord

(Cliché du journal *le Yacht.*)

Le yacht-goëlette de 109 tx. *Pourquoi-Pas ?* au mouillage



(Cliché du journal *le Yacht.*)

Vue intérieure du yacht, montrant le salon, le couloir central et, au fond, la cabine des dames

sur son steam-yacht ne lui disait rien qui vaille ; il songeait avec mélancolie aux heures délicieuses passées autrefois, l'écoute en main, à bord de son sloop de 8 tonneaux, le *Courlis* ou de son cotre de 26 tonneaux, un autre *Pourquoi-Pas ?* — et il revoyait, toutes voiles dehors, la belle goëlette du même nom dont il regrettait maintenant de s'être défait.

Or, il advint que M. Calvet, ayant acheté un grand steam-yacht, remit en vente la *Linette ;* et le Dr Charcot de se dire aussitôt : « — Si je la rachetais ?... Pourquoi pas ?... » Et voilà comment il redevint propriétaire du yacht que nous présentons aujourd'hi à nos lecteurs.

Le *Pourquoi-Pas ?* est une goëlette de 109 tonneaux, mesurant 30 m. 30 de longueur, 5 m. 34 de largeur, et ayant un tirant d'eau de 3 m. 75.

Ses aménagements intérieurs sont élégants et spacieux, comme le montre la vue que nous en reproduisons et qui représente le salon, le couloir central, avec, au fond de la perspective, la cabine des dames. Ils comprennent, en allant de l'avant à l'arrière : le poste d'équipage ; la cuisine ; une petite cabine pour le maître d'équipage ; un très grand office avec glacière, buffet, armoires etc., et lit pour le maître d'hôtel ; puis vient un vaste salon sur lequel s'ouvre un large couloir central dans lequel donnent, à tribord, deux grandes chambres avec leurs water-closet, à bâbord deux petites chambres ayant également leurs water-closet et une pièce de débarras ; au fond, une grande et belle chambre à deux lits avec canapé, bureaux, etc., formant le boudoir.

L'équipage, commandé par le propriétaire lui-même, se compose d'un maître d'équipage, de six matelots et d'un maître d'hôtel. Le yacht a deux embarcations sur ses porte-manteaux et une chaloupe à vapeur que l'on arrime sur le pont lorsqu'on est à la mer.

Bien que nominativement attaché au port de Trouville, le *Pourquoi-Pas ?* désarme généralement dans le petit port très commode et si pittoresque de Harfleur.

Et maintenant que vous connaissez le bateau, permettez-nous de vous présenter son propriétaire :

Le Dr Charcot, qui adore la mer depuis sa plus tendre enfance, ne trouve de vrai bonheur qu'à bord de son yacht et l'y rencontre toujours, ayant eu la chance d'épouser une femme charmante — qui n'a pas le mal de mer. Conduit son bateau lui-même, n'a jamais eu de capitaine et entre partout sans pilote. Ne veut à son bord aucun homme capable de lire une carte ou de prendre une observation — cela lui gâterait son plaisir ; en revanche choisit son équipage parmi les meilleurs matelots et a notamment comme patron, depuis dix ans, un ancien gabier renommé parmi les équipages de yachts.

M. le Dr J. B. Charcot, propriétaire du *Pourquoi-Pas ?* — Avec ce « capelage » on ne ressemble peut-être pas à un marin d'opera-comique mais on peut sans crainte affronter les « paquets de mer. »

Fait ses 28 jours en escadre, pour le plus grand plaisir des lecteurs de *La Vie au Grand Air* qui n'ont pas oublié les très intéressants articles sur la Marine de guerre, publiée par le Dr Charcot dans notre journal.

Le propriétaire du *Pourquoi-Pas ?* est membre de l'Union des Yachts Français et du Cercle de la Voile de Paris, dont son yacht porte les guidons ; son guidon particulier est rectangulaire, mi-partie noir et blanc. Les couleurs en diagonale avec, dans le blanc, un point d'interrogation noir. Henri Philippe.

(1) Voir les numéros 57 et 77.

(Cliché Reutlinger)

Mademoiselle HENRIOT

La jeune et charmante artiste qui a péri dans l'incendie du Théâtre-Français, le 8 Mars.

L'ASSAUT DU BOXING-CLUB

L'attention du public sportif, si longuement retenue par les grands tournois de lutte qui ont été organisés cet hiver, est attirée maintenant — en partie du moins — par les soirées de boxe qu'organisent à tour de rôle les grands clubs qui régissent ce beau sport.

Tout dernièrement c'était la société la Boxe Française, quelques jours après ce fut l'assaut intime du Boxing-Club organisé chez Casterès et samedi dernier, cette même société organisait son grand assaut annuel au Nouveau-Théâtre devant une nombreuse assistance.

Beauvais, Boxe Française

Toutes ces soirées où l'on a boxé avec beaucoup de courtoisie ont attiré des milliers de spectateurs, on s'est même arraché les billets d'entrée ; il faut donc en conclure que la boxe, quoique encore bien méconnue du grand public, deviendrait, à n'en pas douter, un sport fort à la mode, si, de même qu'en lutte on organisait de grands tournois internationaux mettant aux prises les meilleurs athlètes du monde entier, et Dieu sait s'ils sont nombreux.

Robert, Boxe Anglaise

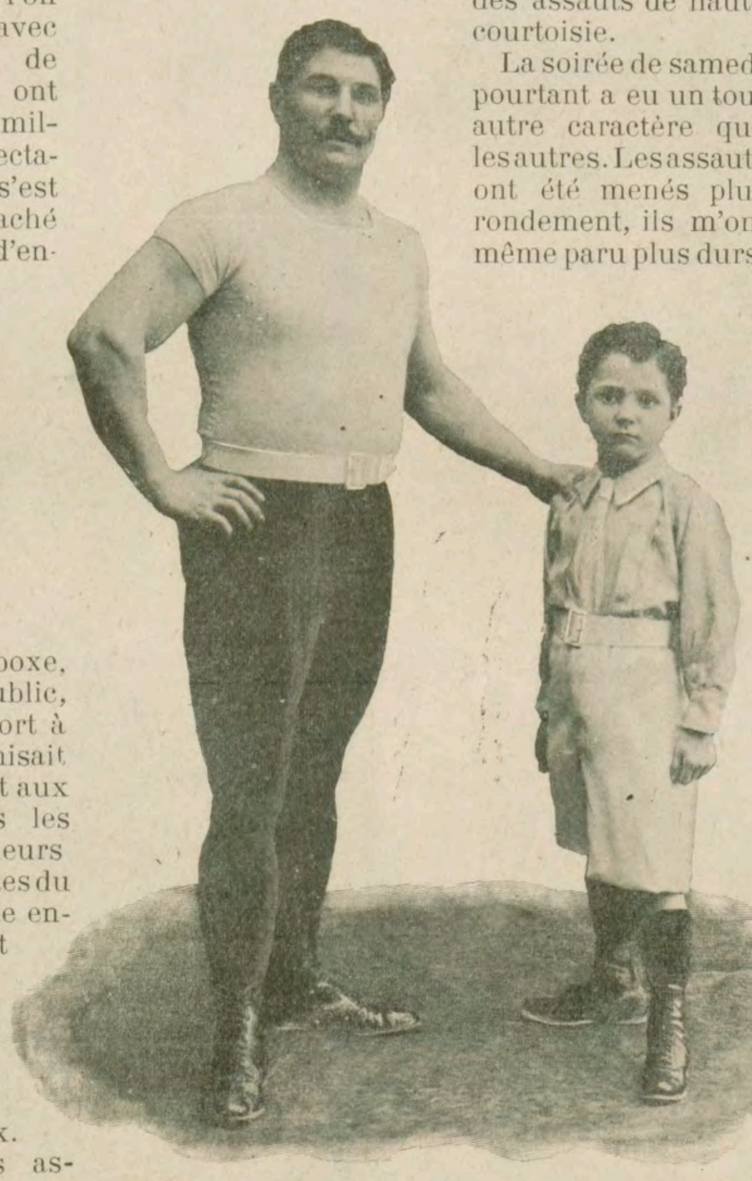
Les assauts y gagneraient en intérêt, pour cette bonne raison, que les boxeurs combattant pour un titre ou un prix quelconque, tireraient avec moins de courtoisie mais avec un peu plus de sérieux et d'acharnement, ce qui ne nuirait pas à la chose. Ça serait pour grand nombre de boxeurs inconnus l'occasion de se mettre en saillie et de montrer au public leur valeur véritable.

Eh bien! jusqu'à présent, aucun tournoi de ce genre n'a encore été organisé en France, si bien que la boxe — pourtant l'un des sports le plus complet et le plus utile — ne comptent qu'un nombre assez restreint d'adeptes. Que l'on organise donc une bonne fois un grand tournoi international et nous verrons sortir de dessous terre des boxeurs jusqu'alors inconnus. Et qui sait? l'engouement aidant avec ce renouveau, nous verrons peut-être le nombre des boxeurs doublé, triplé et même quintuplé.

Mais voilà! qui organisera ce grand tournoi qui doit être pour la boxe ce que fut « Paris-Brest » pour la vélocipédie?

Est-ce l'Exposition? peut-être, mais à ce sujet il n'y a rien de décidé officiellement. Il y a depuis longtemps pourtant que l'on devrait être fixé à ce sujet, mais comme dit le proverbe : « Faute de grives on mange des merles », et faute de tournois internationaux nous avons dû une fois de plus nous contenter, pendant cette longue saison d'hiver, des assauts de haute courtoisie.

La soirée de samedi pourtant a eu un tout autre caractère que les autres. Les assauts ont été menés plus rondement, ils m'ont même paru plus durs.



Le professeur Castérès et son jeune fils

Et puis, il y avait cette fameuse rencontre mettant aux prises le fameux professeur Albert, boxeur autant obscur que sympathique, et le grand maître Casterès dont la renommée n'est plus à faire. Cette rencontre sensationnelle nous a changé un peu de ce que l'on nous sert régulièrement Charlemont contre *X galette* renommée, Casterès contre *J. Maître à tel endroit*, pauvre victime ne sachant pour ainsi dire pas se mettre en garde. Cette fois, il n'en était donc pas de même et le maître Casterès donnant l'exemple a voulu tirer contre un adversaire digne de lui. Il ne pouvait pas mieux faire que de choisir Albert.

Un pareil assaut aurait fait la recette à lui seul si la soirée du Boxing-Club n'avait pas été organisée dans un but désintéressé, car il était intéressant de revoir aux prises ces deux athlètes qui ne s'étaient pas rencontrés depuis plus de quatre ans.

Henriquez de Zubeiria, Boxe Anglaise

Il y a trois ans pourtant, un défi, appuyé d'une importante somme d'argent, fut lancé au nom d'Albert alors professeur dans un grand Cercle parisien, mais l'affaire n'eut pas de suite.

A première vue et pour ceux qui ne connaissaient pas la valeur réciproque de ces deux boxeurs, il pouvait paraître bizarre de voir en présence deux hommes d'une taille et d'un poids si peu en proportion. Albert, en effet, était beaucoup plus grand et par ce fait plus lourd que son ancien maître Casterès ; mais ce Casterès est si rapide dans l'attaque, dans la parade, dans la riposte, si riche dans sa tactique, fruit de sa savante méthode, que ceux qui connaissent ses qualités étaient persuadés à l'avance que l'assaut serait intéressant.

En dehors de cet assaut sensationnel qui constituait le clou de la soirée, il nous faut signaler comme très applaudie par les assistants, la démonstration théorique et pratique de la boxe française par Casterès et son fils Maurice âgé de sept ans.

Le tout jeune Tampier fit également un assaut fort applaudi avec Mazoir ; signalons également les assauts entre Chabrier et Vidal de Joinville, Antoine et Flori etc., etc.

En boxe anglaise, Fresson s'est rencontré avec Bernard et se décidant enfin à changer d'adversaire, Frantz Reichel fut mis aux prises avec le Dr Henriquez de Zubeiria, l'assaut des footballeurs ; oh ! ils ne se sont pas ménagés.

Puis ce furent les assauts de canne et de bâton qui n'ont pas soulevé — tant s'en faut — l'enthousiasme des spectateurs. Assauts trop courtois, qui ne représentent pas grand chose.

Cette soirée n'en a pas moins remporté un grand succès dont la plus grande part revient au professeur attitré du Boxing-Club, le maître Casterès.

Dusset, Boxe française

L. Manaud.

(Clichés J, Beau V, G, A.)

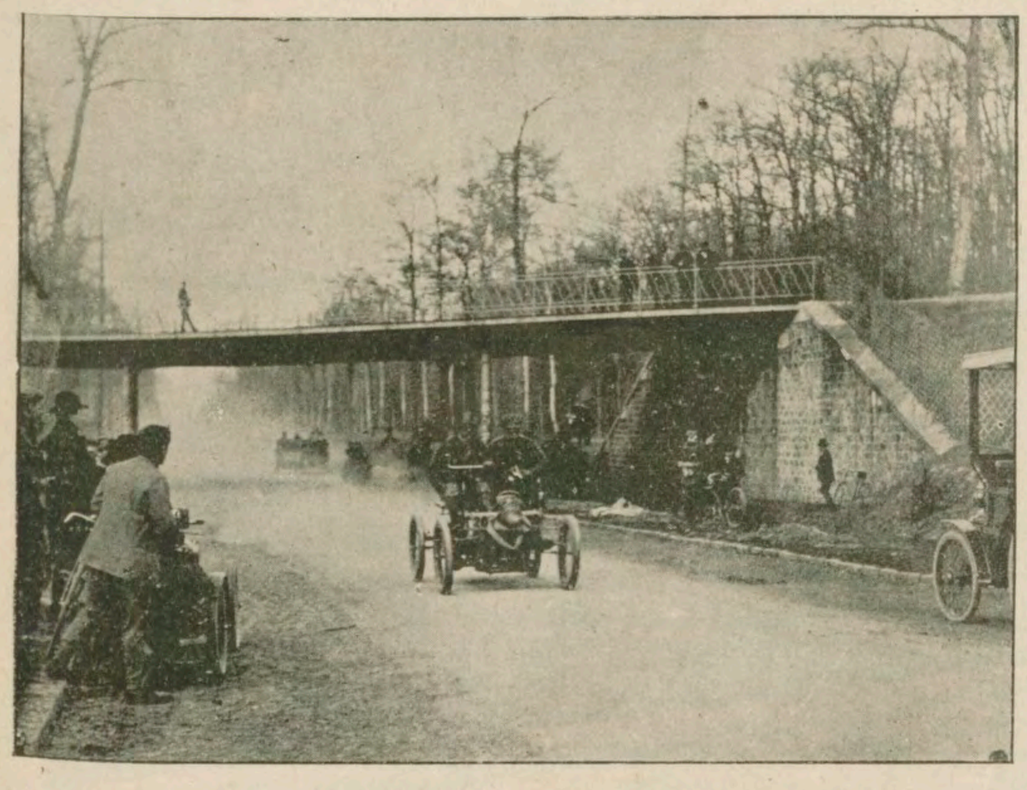
LA COUPE DES VOITURETTES

Qui n'a déjà entendu dire à ses amis, assez peu au courant des choses de l'automobile, une phrase-cliché qui me résonne encore aux oreilles: « Oui, tout cela, c'est bien bon, toutes vos automobiles, c'est superbe, mais combien cela coûte-t-il ! »

Et comme, bien bas, presque honteux, on murmure un chiffre: 30,000, 40,000, votre interlocuteur bondit, électrisé, vous échappant dans une révolte de tout son être, au moment même où vous le pensiez conquis:

« Ah ! bien non ! vous savez, ah ! bien non ! J'aime mieux acheter une maison de campagne un peu moins roulante peut-être et qui ne me fera voir qu'un paysage; mais, vous comprenez, j'aurai un jardin et un étage, tandis que vous m'offrez une place moi et une autre sur un marchepied pour un mécanicien ! » Puis, calmé, le futur adepte ajoute la fameuse phrase:

« Ah ! si vous me faisiez voir une petite automobile, une voiturette, comme vous dites, qui reste dans les prix doux et qui ne coûte pas trop cher..., je ne dis pas ».



L'arrivée du premier sur la route des Loges à Saint-Germain

Et, rassuré, il conclut en interrogeant: « Seulement, voilà. Y en a-t-il des voiturettes qui ne coûtent pas trop cher, en comptant dans leur prix de revient, le prix du chemin de fer pour les ramener quand elles sont en panne ? Car il paraît que cela n'avance pas vos voiturettes ? » Si pareille question pouvait à la rigueur se poser, il y a quelque mois, elle est aujourd'hui plus que ridicule.

La Coupe des Voiturettes, organisée par notre confrère le *Journal des Sports*, a fourni une réponse victorieuse aux arguments ironiques et dubitatifs. Les voiturettes, qu'on a peut-être trop appelés des véhicules joujoux et sur la fragilité desquelles on a beaucoup trop insisté, se sont alignées victorieusement dans une épreuve qui peut passer pour une épreuve de résistance : Saint-Germain-Rouen et retour, soit 218 kilomètres.

Certains véhicules entr'autres ont fait des performances remarquables à la fois comme vitesse et comme régularité : véhicules de tous systèmes d'ailleurs, avec moteurs à eau comme avec moteurs à ailettes, moteurs à allumage électrique comme à allumage par incandescence.

Il n'y a pas même eu, à vrai dire, une réponse, il y a eu des réponses que nous faisions poser tout à l'heure : Les voiturettes marchent-elles à la question ?

Oui nous marchons ! ont-elles répondu, celles du moins qui sont arrivées; c'est-à-dire, en somme, le plus grand nombre; si l'on réfléchit qu'en course on s'occupe toujours un peu plus de finir premier que de finir, quand même, qu'on néglige toujours un peu de la sûreté pour la vitesse il faut avouer que la réponse fournie par les voiturettes est plus que satisfaisante. Sans doute 218 kilomètres, même hérissés de côtes comme celles de Rolleboise, Gaillon, les Anthieux, Fleury ne suffisent pas à faire une épreuve de véritable grand fond et de résistance, mais c'est déjà bien suffisant pour qu'on se fasse une idée assez claire et assez nette de ce que peuvent faire maintenant ces voiturettes, des véhicules qui datent juste d'un an.

Sans doute encore, ce sont les plus grosses voiturettes qui ont en général triomphé. Le poids et la force des moteurs ont fini nécessairement par l'emporter, et les voiturettes à moteurs à eau ont largement enlevé la Coupe avec le premier et les premiers classés.

Le départ des catégories A et C à Chambourcy

Mais les moteurs à ailettes n'ont pas été battus de loin. Leur légèreté, leur simplicité même les ont servies et leur ont permis de faire des performances remarquables. Nous citerons entre autres celle du gagnant de la catégorie au-dessous de 250 kilos, Tart, second du classement général et celle du gagnant de la catégorie au-dessus de 250 kilos, Lefebvre qui, seul avec une voiturette Darracq, a seul terminé le parcours de sa catégorie.

GEORGES PRADE.

THÉRY, gagnant de la Coupe des Voiturettes, Premier du classement général et Premier de la Catégorie des Voiturettes au-dessus de 250 kilos, avec Moteur à refroidissement par eau, sur une Voiturette munie de pneumatiques Michelin 217 kilomètres en 4 heures 51' 20", 12 Mars

LE STEEPLE-CHASE NATIONAL

La Société du Steeple-chase de France a eu dimanche dernier ce qu'on peut appeler une belle journée. Rien ne manquait pour que la fête soit complète : temps, assistance et sport.

Les planches avaient retrouvé leur animation des grandes réunions du printemps. Le paddock et le ring étaient envahis par la foule. Nos élégantes, comme dame Nature, tendent à abandonner l'aspect des froides journées pour prendre une parure plus gaie.

Cet après-midi a vengé dignement ses prédécesseurs, qui avaient été plutôt tristes. Les propriétaires eux aussi, se sont mis au diapason ; ils n'ont pas déclaré forfait avec cet ensemble navrant des premiers jours. Nous avons eu de jolies courses disputées par des champs suffisamment nombreux. Le steeple-chase national a été très brillant, mettant aux prises les meilleurs quatre ans. Cette épreuve offre toujours un certain intérêt : troisième en date sur le calendrier du steeple-chasing, elle peut donner de sérieuses indications pour la grande course du printemps, le grand Steeple de Paris. Les deux premières en effet, le prix de l'avenir, et le prix d'Auteuil peuvent ne pas être réguliers : certains chevaux, d'un entraînement facile peuvent bénéficier d'une supériorité toute momentanée tandis qu'au bout d'un mois, c'est-à-dire depuis le 15 février, époque d'ouverture légale, le travail a pu être donné d'une façon satisfaisante.

Fondé depuis sept ans il a été gagné par de bons chevaux comme Bucheron, Ardent II, Biberon Cette proportion de moitié en obstacles est très satisfaisante avec des claquages si fréquents, laissant quelquefois les grandes épreuves être la proie de chevaux très médiocres.

Cette année, nous avons eu un joli lot — je parle naturellement au point de vue obstacles, car si on étudie la valeur intrinsèque de chaque concurrent, l'épithète devient fausse. Ambulant et Mulled Ale ont seuls

(Cliché V. G. A.)

Genlis | Gilbert | Mélibée | Séraphin | Ambulant | Baskir

LE STEEPLE-CHASE NATIONAL A AUTEUIL

Le Saut de la Haie, près du Brook, au premier tour

montré en plat qu'ils galopaient et qu'ils pouvaient prétendre à la qualification d'honnête cheval de handicap. — L'allure a été menée très régulièrement, tous les concurrents passant brillamment la grande rivière, qui est souvent le tombeau de bien des espérances., Seul Ambulant a accroché au brook : cette faute a privé la course d'un grand élément d'intérêt.

A mon avis, il était le seul qui aurait donné du fil à retordre au gagnant. Dans le tournant des lacs, la lutte était nettement circonscrite entre Mélibée et Mulled Ale, bien détachés des autres plus ou moins en détresse ; mais déjà l'issue du duel n'était pas douteuse, le poulain de M. Maurain dominait son rival, et Mélibée gagnait en somme assez facilement.

Ce Mélibée, qui l'eut crû, est le crack de sa génération. Il n'a même pas pu gagner en plat une petite course en province ! Comme silhouette, il n'a rien d'impressionnant, loin de là !... de petite taille, il n'a aucun point de force, on dirait plutôt une ficelle.

Après l'avoir maltraité, je dois reconnaître qu'il a des aptitudes très réelles comme sauteur. L'ensemble de sa carrière comme steeple-chaser est excellent. Il a fait preuve d'une grande endurance fournissant dans un laps de temps relativement court une série d'efforts sérieux, montrant également beaucoup de courage à la lutte. Sa victoire de dimanche n'étonnera personne, il en était le vainqueur tout indiqué, et il est sans conteste le favori du grand Steeple-chase de Paris.

R. I.

LE TIR AUX PIGEONS à Monte-Carlo

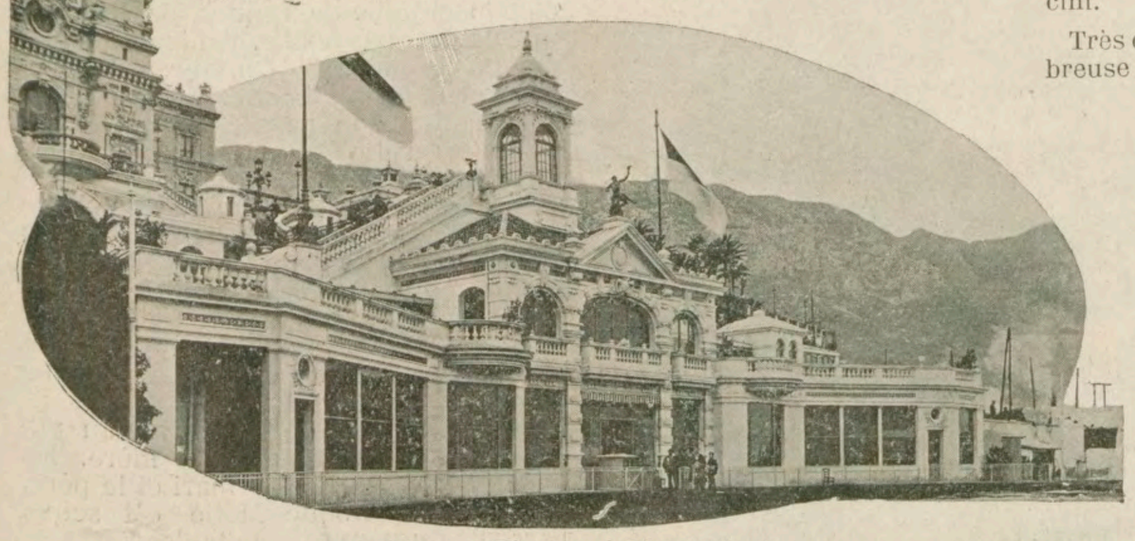
Je ne referai pas la description du merveilleux tir aux pigeons de Monte-Carlo. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* n'ont certainement pas oublié les articles, accompagnés de maintes photographies, que j'ai publiés sur ce stand admirable.

Un mien ami me disait dernièrement encore, à propos de ce charmant rendez-vous de sport;

— Le tir de Monte-Carlo, ah! mon cher ami, mais c'est le rêve!... Pour ma part, je n'y rentre dans la réalité que... lorsque je manque mon pigeon!

On ne s'étonnera donc point du vif succès qu'ont obtenu, cette année encore, les concours du tir de Monte-Carlo — concours qui viennent de se terminer.

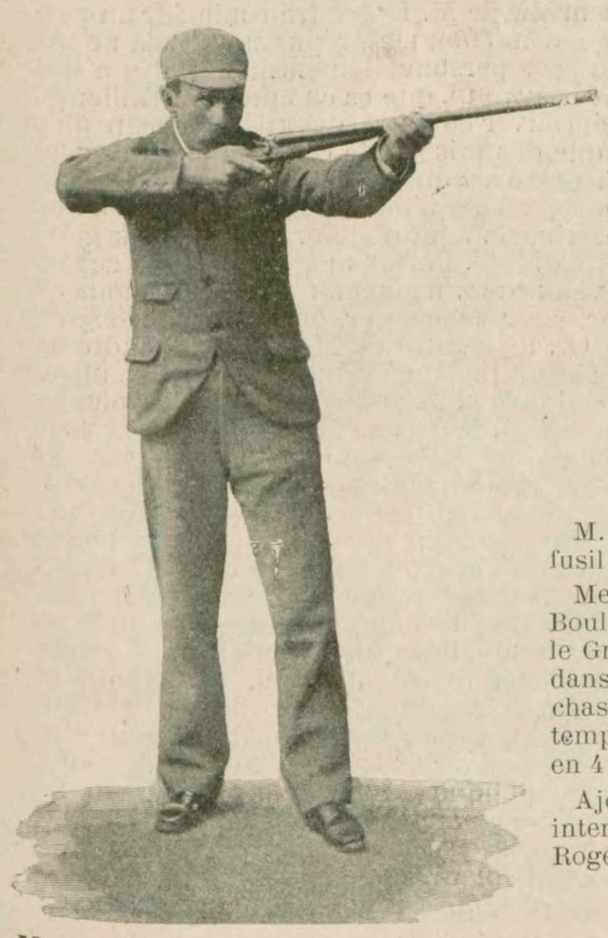
Parmi les tireurs qui ont suivi le plus régulièrement les séances et ceux qui y ont brillé dans diverses épreuves, je citerai tout de suite les noms de MM. le comte Voss, Galletti, Benvenuti, sans oublier le gagnant du prix de Monte-Carlo, le baron de Tavernost.



Le Tir aux Pigeons à Monte-Carlo

Mais le morceau de résistance du programme, le *great event* de la saison, était le Grand Prix, qui réunit, comme toujours, un joli lot de fins *pigeonniers*. C'est ainsi que la liste des concurrents comprenait 40 Italiens, 20 Français, 18 Anglais, 9 Belges, 4 Autrichiens, 2 Américains, 2 Allemands, 1 Suisse, 1 Espagnol et 1 Indien

Voici d'ailleurs les noms des excellents sportsmen qui se sont mesurés dans ce Derby du tir:



M. Roberts (anglais), un des meilleurs tireurs du Stand, gagnant du Grand Prix en 1883.

MM	C. Lorillard (Amérique)	1872
	J. Jee (Angleterre)	1873
	Sir W. Cal. Bart (Angleterre)	1874
	Capitaine Aubrey L. Patton (Angleterre)	1875
	Capitaine Aubrey L. Patton (Angleterre)	1876
	W. Arundell Yeo (Angleterre)	1877
	H. Cholmondeley-Pennel (Angleterre)	1878
	E. R. G. Hopwood (Angleterre)	1879
	Comte Michel Esterhazy (Hongrie)	1880
	Godefroy Camauer (Belgique)	1881
	Comte de Saint-Quentin (France)	1882
	J. Roberts (Angleterre)	1883
	Comte de Caserta (Italie)	1884
	L. de Dorlodot (Belgique)	1885
	Guiidcini (Italie)	1886
	Comte Salina (Italie)	1887
	Seaton (Angleterre)	1888
	V. Dicks (Angleterre)	1889
	Guidicini (Italie)	1890
	Comte L. Gajoli (Italie)	1891
	Comte Trauttmansdorff (Autriche)	1892
	Guidici (Italie)	1893
	Comte Casimir Zichy (Autriche)	1894
	Benvenuti (Italie)	1895
	Henri Journu (France)	1896
	G. Grasseli (Italie)	1897
	Curling (Angleterre)	1898
	Moncorgé (France)	1899
	O'Brien (Espagne)	1900

M. O'Brien est âgé de 28 ans, et il est considéré comme le meilleur fusil d'Espagne.

Membre du Tiro di pichon de Madrid, du Tir aux pigeons du Bois de Boulogne, du Country Club de Biarritz, club dont il gagna l'an dernier le Grand Prix International — le comte O'Brien a obtenu de beaux succès dans presque tous les tirs d'Europe. J'ajoute que sa réputation de chasseur est formidable — et méritée. Qu'on en juge: il y a quelque temps, en Afrique, il abattit 750 pièces de gibier sur 980 cartouches, en 4 jours.

Ajoutons que le Prix de Consolation, tiré à la suite des concours internationaux, a été gagné par M. Barker, se classant devant MM. Rogers et le baron de Monzero, respectivement second et troisième.

Paul Manoury.

(Clichés Numa Blanc).

MM. Erskine, le comte de Robiano, le vicomte d'Hauterive, Soldi, Barry, Herzfelat, le comte d'Havrincourt, le comte Gajoli, Charrier, Southby, Herwith, comte de Montesquiou, Grandi, Watson, Lazzaro, Moncorgé, Faure, Catenacci, comte Lambert, de Pape, Demonts, Puccineli, Sibrick, DellaTorre, L. Henry, Ghersi, Fidchetti, Brasseur, Robinson, Briasco, Horton, Kev, Paccard, Perego, lord Portarlington, Drevon, Lonhienne, Langhendonk, Hans Marsch, Laleham, Vernon, Barkev, Guidicini, J. Grasselli, Ribollet, Gregorini, baron Leonino, Villani, baron de Montzero, Blake, Faravelli, baron de Molembaix, de La Chapelle, vicomte de Poncins, O'Brien, Fenick, Journu, Torrigiani, Wilder, Riols, Benrenuti, Anselmi, Sani, G. Grasseli, D. Henripret, Galleti, Eyditte, Sormani, Paganini, Borghi, comte Minyndy, Miola, comte Delfino, comte D. Delfino, Zonda, Hill, Pesaori, Harrtsson, Hannary, P. Luro, P. Otho, Asta Cesare, Queirolo, comte Voss, Cavaleri, Barkev jeune, Van den Bosch, Fredal, Roberts, Rogers, Hodgson, Gourgault, Hudeet, Lanfranchi, baron de Tavernost, Mackintosch, baron de Montpellier, Antisiori, Cillardo, Doris et Marconcini.

Très chaude a été la lutte, suivie avec intérêt par une assistance aussi nombreuse que choisie. Conséquemment, le ring a été extrêmement animé et des paris très élevés ont été faits sur les tireurs que l'on savait « en forme ».

Le tournoi a duré trois jours. Le résultat final a été celui-ci : MM. O'Brien, 1er avec 18 oiseaux sur 20; Mackintosch. 2e avec 17/20; 3e *ex-æquo*, Poizat et Hans Marsch.

M. O' Brien malgré son nom irlandais est espagnol.

Jusqu'à cette année, aucun tireur de cette nationalité n'avait réussi à remporter le Grand Prix de Monte-Carlo, comme le montre le tableau suivant :

M. O'BRIEN gagnant du Grand Prix de Monte-Carle en 1900.

M. ERDRICKS, un des bons tireurs du stand.

Les Théâtres

THÉATRE-ANTOINE: *L'Empreinte*, trois actes de M. Abel Hermant; *Poil de Carotte*, un acte de M. Jules Renard. — THÉATRE-DÉJAZET: *Le Petit Chauffeur*, vaudeville en trois actes de M. Fontanes. — ATHÉNÉE: *L'Intérim*, trois actes de M. Louis Legendre; *Mlle de Bullier*, deux actes de M. Henri Giraud.

Lundi 12 mars.

Il faut souhaiter à l'*Empreinte* le plus grand succès, que cette pièce mérite. Nous étions quelques-uns, parmi les amis de l'auteur, à nous réjouir certes, mais non sans un peu de mélancolie à cause de la qualité de ces succès, des triomphes mondains de *La Carrière*, de la curiosité publique des *Transatlantiques* et du léger scandale du *Faubourg*. Le talent de M. Abel Hermant allait-il donc s'immobiliser dans ces instantanés, dans ces mêmes anecdotes, dans ces superficielles notes? il pouvait mieux faire pourtant!

Il l'a prouvé avec l'*Empreinte*. Ici, rien de sacrifié à la mode, au moment,aux yeux ou au tempérament de concierge de tous les Parisiens. Pièce sobre et sévère.

Drame d'âme sans une distraction épisodique quelconque.

Tragédie moderne par la simplicité des moyens et la pureté dramatique.

La thèse est celle-ci. Il y a deux sortes de femmes: celles d'un seul homme et... les autres. Lorsqu'une femme de la première catégorie s'est trompée et s'est donnée à un homme qu'elle n'aime pas, qu'elle le garde! C'est en vain qu'elle voudra s'affranchir de ce mari odieux, c'est en vain qu'elle aimera ailleurs. Chaque effort fait par elle pour être heureuse la rejettera, moralement et physiquement, vers le premier homme qui la fit femme physiquement et moralement, dont elle gardera toute sa vie l'ineffable empreinte.

Voilà, n'est-il pas vrai? un admirable sujet de tragédie? M. Abel Hermant l'a abordé avec franchise, conscience et talent, beaucoup de talent.

La question de savoir si cette thèse est vraie... c'est une autre affaire. Il semblerait plutôt que l'une des principales facultés de la femme, c'est l'oubli de tout ce qui n'est pas son amour. Cette perpétuité de la marque, cette hantise éternelle du passé, voilà qui est bien peu de la femme,dont la vie n'est généralement qu'une succession d'instants sans lien les uns avec les autres! Mais enfin, ce n'est pas là notre affaire. La vérité n'est pas sans doute plus dans un cas que dans l'autre.

Il n'y a pas de *cas généraux*. Il n'y a pas de lois, il y a des tempéraments. Et, après tout, il peut y avoir des femmes assez sérieuses et réfléchies pour ne pas oublier, même lorsqu'elles aiment.

En tout cas, M.Abel Hermant a traité son sujet avec une loyauté et une bravoure qui sont d'un artiste respectueux de la pensée et de l'art. Il n'a pas craint de mener les choses jusqu'à leurs dernières conséquences morales, nécessaires, fussent-elles difficiles à faire accepter. C'est très bien, c'est parfaitement bien, après des succès, de risquer ainsi la bataille, par probité. Cela nous ravit. Et comme la vérité a toujours raison, il va se trouver que ce sera encore la meilleure spéculation.

Il faut aller voir l'*Empreinte*. C'est une œuvre plus qu'intéressante et curieuse. Elle est forte et haute.

Elle est d'ailleurs admirablement jouée par M. Dumény, parfait, parfait, parfait, et par Mlle Mellot, une artiste bien intéressante à suivre en ses diverses transformations, brave, vaillante, active et toujours imprévue. Elle a fait, dans ce rôle, un des plus gros efforts de sa carrière, effort récompensé par un succès mérité. Mlle Mellot a devant elle un avenir des plus enviables. Tout Paris raffolera d'elle avant cinq ans.

Avec l'*Empreinte* on joue *Poil de Carotte* de M. Jules Renard. *Poil de Carotte* ne s'analyse pas. C'est un chef-d'œuvre. Les chefs d'œuvres ne se racontent pas. Il faut les voir les revoir, les lire, les relire. L'humanité de celui-ci est infinie, profonde, à pleurer. La joie en est sublime de dignité et de grandeur épique. La tendresse en est éperdue.Et quelle langue! La plus pure et la plus belle de ce temps, M. Jules Renard, cela est bien simple, est un très grand écrivain. *Poil de Carotte* sera joué à travers les générations et les âges comme *Le Cid*, *Bérénice* et... C'est qu'il n'y en a pas beaucoup!

L'interprétation est à la hauteur de l'œuvre. C'est tout ce qu'on peut dire, n'est-ce pas, de mieux à Mmes Suzanne Desprès, Ellen Andrée, Renée Maupin et à M. Antoine?

(Cliché Cautin et Berger)
M. GEORGES COURTELINE,
qui a fait récemment une très intéressante conférence sur les « Auteurs gais » au Gymnase

☘

QUI est M. Fontanes, l'auteur du *Petit Chauffeur*, joué en ce moment au Théâtre Déjazet? Je ne crois pas qu'il descende du grand maître de l'Université. Cela serait par trop cruel pour M. Descuret. Et, après tout, il vaut mieux l'ignorer. Lorsque M. Fontanes, qui a le mouvement — don capital au théâtre — voudra s'appliquer à quelqu'œuvre moins abracadabrante, il y réussira et nous aurons alors le plaisir de le connaître et de le féliciter.

Est-ce à dire que nous puissions ne rien lui dire que de désagréable aujourd'hui? Certes point. Son vaudeville est par trop vaudeville, mais enfin, c'en est un conçu et exécuté dans la perfection du genre. Pour ceux qui aiment le vaudeville, c'est admirable. Et je dois reconnaître que le public du quartier aime ça. Mais, qui expliquera jamais pourquoi le « public du quartier » aime telle ou telle chose? Ne serait-ce pas plutôt que ce pauvre public aime avant tout le théâtre et qu'il prend ce qu'on lui donne? Car enfin, dans ce quartier de Déjazet, il y a deux théâtres de drame, un de musique et un de vaudeville. Il ne manquerait plus que d'y transporter la Comédie-Française sans abri, pour que ce « public du quartier » fut, en somme, comme tous les publics, qu'il aimât tout! Si M. Fontanes s'intéresse à la prospérité de Déjazet, qu'il ne se laisse donc pas influencer par ces phrases toutes faites, qu'il écrive, s'il le peut, des pièces plus serrées et si elles sont intéressantes, ce « public de quartier » à drame et à musique, s'y plaira.

Laurent et Lambertin sont mariés, l'un à une dévote, l'autre à une terrible jalouse, ardente et la main prompte. Tous deux viennent s'amuser à Paris, et Lambertin est surpris par sa femme tenant, chez un photographe (ô Dumas et Menneken!) une jolie fille sur ses genoux. Mme Lambertin va tuer son mari lorsqu'on lui persuade que cette femme est la femme de Laurent et que son jeune greluchon est son frère.

Tout le monde s'embrasse et on va coucher chez Lambertin. Nuit classique. Caleçons, chemises, dessous variés, charmes et autres. Et cela finit en province, à Vernon, chez Laurent, après d'autres péripéties.

Où est le « Petit Chauffeur » là-dedans? C'est Lambertin. Hélas, nos amis en moteurs n'ont pas encore trouvé ici l'œuvrequi les campera sur la scène, vrais et fidèles. Lambertin est chauffeur d'automobile, mais rien dans ses actes n'est spécialement d'un chauffeur. Il serait aussi bien bonnetier ou peintre d'histoire. Mais enfin Lambertin ne déshonorepas la casquette ni la veste de cuir.Soyons heureux, c'est déjà cela.

Interprétation d'un bon ensemble. Le chauffeur, c'est M. Paul Jorge, très bon. Mmes Martinoff, Berthyll et Mérian lui donnent admirablement la réplique.

☘

MLLE DE BULLIER, comme son nom l'indique, est une aimable fille, aussi fille qu'aimable et aimée. En ce moment, un étudiant en médecine se l'est attachée exclusivement et rêve déjà, ayant terminé ses études, d'épouserMélie de Bullier, de lui faire une fin. La pauvre fille, d'ailleurs,depuis qu'elle a rencontré l'amour, est devenue vertueuse et bonne. Elle voudrait effacer tout son passé et il n'y a pas de doute qu'elle fût restée, élevée autrement, une honnête femme.

Elle ne demande pas mieux que de le devenir. Mais le serait-elle, si elle n'avait pas les scrupules qu'elle nous montre, d'épouser son amant et de lui apporter, pour toute dot, son passé? Frédéric l'emporte pourtant, épouse et emmène sa femme dans son pays, en Provence.

Le second acte, c'est l'arrivée au village, la réception par la mère, les hasards qui écartent le mari et le père, puis enfin, lorsque Mélie est seule, l'arrivée du père et... le tableau.

Dans le père de son époux, Mélie reconnaît un de ses amants d'un soir, qu'elle a d'autant moins oublié, qu'elle l'avait accueilli par rage d'être dédaignée par Frédéric. Explication pénible et choquante, et suicide du père. La belle avance!

Cette pièce, jeune, si jeune qu'elle en est verte, est bien jouée par Mlle Marsa, adroite et émue et M. Paulet, un aimable jeune premier. Un bon ensemble les accompagne, dont il faut pourtant mettre hors page Mlle Lina Fleury.

La comédie de M. Legendre roule sur un personnage complètement répugnant. Cela ne me choque pas, personnellement, mais il y a des gens et beaucoup, que ça choque. J'ai d'ailleurs, pour réprouver ce sujet, des raisons encore plus fortes que des raisons de convenances. Ce sont des raisons d'art qui m'obligent à répudier ces personnages lorsqu'ils ne sont pas l'objet d'une étude sérieuse, approfondie, fut-ce dans la gaîté la plus extrême. Portons l'ignoble sur la scène, je le veux bien, mais non point pour nous en amuser, pour le châtier, en tirer un enseignement. Or, le pleutre de M. Louis Legendre ne songe pas un instant à nous servir d'exemple. Il ne tend qu'à nous amuser et même la pleuterie lui réussit. Il épouse Mlle Harlette par pure spéculation. Puis, lorsque les choses vont se gâter, il trouve à point nommé la jeune américaine qui le sauve une seconde fois du travail! Pas un mot de blâme sur ce personnage et on le récompense à la fin; c'est trop tout de même.

Là est l'erreur première de M. Legendre. C'est d'elle que découle un autre défaut de sa pièce qui rend celle-ci un peu crispante à entendre. Le dialogue est spirituel, pittoresque et animé. Mais puisque l'œuvre ne contient aucune étude de caractère, cet esprit ne peut être qu'en surface. Tous ces mots — et il y en a à chaque réplique — sont plaqués. Pas un ne définit une situation ou un caractère. Et cela donne une pièce sèche, sèche au possible.

Elle est d'ailleurs bien jouée par Mlles Mylo d'Arcylle et Louise Bignon et par MM. Riche, Séverin et Berthelier.

INTÉRIM.

Le Gérant : JARRIGE. Imp. JEELEN et LÉGUILLON, 38, rue Greneta